

BREVET D'INVENTION

P.V. n° 50.853

N° 1.477.564

Classif. internat. :

B 63 b // A 63 c; B 62 b

Engin pneumatique pouvant glisser et flotter.

M. CLAUDE, CHARLES, ANDRÉ POILPRE résidant en France (Seine).

Demandé le 23 février 1966, à 16^h 54^m, à Paris.

Délivré par arrêté du 13 mars 1967.

(Bulletin officiel de la Propriété industrielle, n° 16 du 21 avril 1967.)

(Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'article 11, § 7, de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.)

La présente invention concerne un nouvel engin susceptible d'utilisations multiples et étudié, en particulier, d'une part, pour glisser sur le sable ou mieux sur la neige à la manière d'une luge et, d'autre part, pour flotter sur l'eau notamment comme une bouée, ou être tracté par un bateau et glisser sur l'eau à la manière de skis nautiques. L'engin constitue un véritable véhicule très stable, facilement manœuvrable et permettant en outre, un entraînement sportif poussé, l'utilisateur pouvant se placer dans la position désirée : assis, à genoux, allongé.

L'engin est caractérisé essentiellement en ce qu'il est constitué par une enveloppe souple gonflable délimitant un corps principal allongé comportant de chaque côté au moins un aileron, placé de telle manière que les plans inférieurs du corps principal et des ailerons soient à peu près parallèles et constituent des surfaces pouvant être munies partiellement ou en totalité de semelles permettant de meilleures glissades et améliorant la robustesse de l'engin qui, une fois dégonflé, peut être plié et/ou roulé.

L'engin est réalisé à l'aide des mêmes matières que les bateaux pneumatiques normaux, telles que caoutchouc, tissu plastifié en une ou plusieurs épaisseurs. Les toiles caoutchoutées ou autres sont découpées et soudées de façon connue, de manière à délimiter la poche gonflable ayant la forme désirée. Pour les engins de grandes dimensions, il est préférable de les réaliser en plusieurs éléments, formant chacun une poche, tels que corps principal et ailerons, puis de les assembler par soudure de façon connue.

Il est donné ci-après, en référence aux dessins annexés, un exemple non limitatif, de réalisation d'une forme préférée de l'invention. Sur ces dessins :

La figure 1 est une vue d'ensemble de l'engin.

La figure 2 est une coupe au niveau des ailerons.

7 210241 7

Le corps principal 1, de forme cylindrique, est effilé à ses extrémités et est formé en deux parties, l'une supérieure 2, l'autre inférieure 3 sensiblement identiques, découpées puis soudées de façon connue de manière à déterminer deux ailerons principaux 4 et 5 et deux ailerons auxiliaires dont un seul est représenté en 6 sur la figure 1. La forme générale extérieure de l'engin rappelle celle d'un avion dans le présent cas de réalisation.

Une valve 8 classique ou non est prévue pour le gonflage et le dégonflage. Des anneaux 12 sont aussi prévus pour son amarrage. L'engin est utilisable tel que, mais il est préférable de le munir de semelles 9, 10, 11, afin d'améliorer la robustesse de l'engin et ses possibilités de glissades.

Les semelles peuvent être en matières rigides, semi-rigides ou souples, en métal tel que l'aluminium ou en matières plastiques telles que polychlorure de vinyle ou polyéthylène. Elles sont constituées par un profilé plat muni de rainures et/ou de cannelures 9a côté frottement, fixé de préférence par soudure sous le corps principal sur toute sa longueur et parallèlement sous l'extrémité de chacun des ailerons.

Sous le poids de l'utilisateur, par exemple couché sur le corps principal, la partie centrale s'enfonce dans la neige (ou dans l'eau) et les ailerons empêchent un enfoncement trop important et/ou une rotation imprévue. Lorsque l'engin est utilisé comme luge, à grande vitesse, il glisse uniquement sur la semelle principale, les ailerons servant alors pour les manœuvres.

L'une des caractéristiques de cet engin est d'être facilement transportable sous un faible volume. Après dégonflage il est possible de le plier et/ou de le rouler. Même lorsqu'il est muni de semelles rigides, on peut le plier longitudinalement, puis par roulage obtenir un rouleau dans le sens de la longueur. Si la semelle est souple, après avoir

Prix du fascicul : 2 francs

replié les ailerons vers l'intérieur on roulera le tout, et le rouleau obtenu a un diamètre supérieur au cas précédent mais est moins long.

Il est possible de prévoir de nombreuses variantes, notamment en ce qui concerne les ailerons qui sont en nombre pair variable et peuvent être rapportés au lieu d'être obtenus en même temps que le corps principal; ils peuvent être gonflés ou non, et être de formes et de tailles variables.

RÉSUMÉ

Engin pneumatique pouvant glisser et/ou flotter, remarquable notamment par les caractéristiques suivantes, considérées séparément ou en combinaison :

1° Engin constitué par une enveloppe souple et gonflable délimitant un corps principal allongé comportant, de chaque côté, au moins un aileron.

2° Le plan inférieur du corps principal est muni d'une semelle sur toute sa longueur.

3° Les plans inférieurs des ailerons sont munis également de semelles.

4° Les semelles sont constituées par un profilé dont la surface au contact de l'élément porteur possède des cannelures et/ou des rainures.

5° L'engin comporte les éléments nécessaires aux engins pneumatiques notamment la valve de gonflage, et les parties rigides nécessaires à l'amarrage ou au guidage.

6° L'engin, une fois dégonflé est pliable et/ou peut être roulé soit dans le sens de la longueur, soit dans le sens de la largeur.

CLAUDE, CHARLES, ANDRÉ POILPRE

Par procuration :

A. CORRE

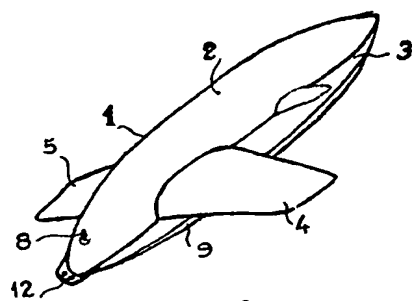


fig. 1

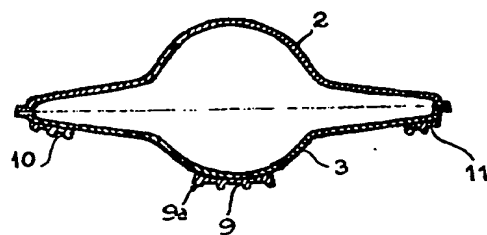


fig. 2